

Résumé de l'entrevue : Ian Freeman, gouvernement de l'Ontario

Contexte

Ian Freeman est actuellement chef des services administratifs et sous-ministre adjoint (**SMA**), Division des services ministériels, au ministère des Transports de l'Ontario (**MTO**). Durant les événements de janvier et de février 2022, il était SMA de la Division des politiques et de la planification intégrées au MTO. Dans le cadre de ses fonctions, il était chargé, au sein du MTO, de superviser l'élaboration des politiques et de la planification des transports, ainsi que de la gestion des relations fédérales-provinciales en matière de politiques sur le transport.

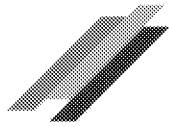
M. Freeman a été interrogé par Gabriel Poliquin et Jean-Simon Schoenholz le 27 septembre 2022. Les questions concernant ce résumé doivent être adressées à Jean-Simon Schoenholz.

Structure organisationnelle

M. Freeman relève du sous-ministre des Transports. Au début des événements, Laurie LeBlanc était sous-ministre (**SM**) des Transports. Vers le 21 février 2022, Doug Jones a remplacé Mme LeBlanc à titre de SM des Transports.

M. Freeman s'occupait des enjeux stratégiques en matière de transport. Le MTO comportait également une Division des opérations et une Division de la sécurité des transports. Cette dernière incluait une Direction de l'inspection des véhicules utilitaires et de l'application de la loi (**DIVUAL**). Eric Doidge est le sous-ministre responsable de la Division des opérations. À l'époque, Shelley Unterlander était la SMA responsable de la Division de la sécurité des transports. Elle a depuis pris sa retraite. Parm Bhatthal était alors le directeur responsable de l'application de la loi aux véhicules commerciaux. M. Freeman, et les autres divisions du MTO, ont reçu des mises à jour régulières de la DIVUAL et de M. Bhatthal, qui ont contribué à orienter son travail stratégique.

Durant la période des manifestations, M. Freeman a rencontré la ministre des Transports, Caroline Mulroney, ou des membres de son personnel, à plusieurs reprises. Le personnel du MTO a présenté à la ministre Mulroney les mises à jour opérationnelles et a discuté des programmes et des pouvoirs existants prévus dans le Code de la route, de leur application limitée au désordre civil, ainsi que des possibles nouveaux pouvoirs et options qui pourraient être pris en compte dans un décret d'urgence pour remédier à la situation. La ministre Mulroney dirigerait le MTO par le biais du SM ou de son bureau.



Arrivée du convoi de la liberté et intervention du MTO

Au départ, le MTO croyait que le convoi de la liberté soutiendrait des manifestations pacifiques. Par conséquent, le MTO a préparé un plan des opérations¹ pour répondre à la situation. Un plan des opérations est un guide préparé par le MTO, Division de la sécurité des transports, DIVUAL, et est un protocole standard mis en place pour faire face à tout type de manifestation ou de vaste rassemblement de véhicules commerciaux. Le plan des opérations comporte des procédures pour régler les problèmes de gestion de la circulation, offrir des renseignements sur le trafic, et sur la fermeture de routes au besoin, assurer la visibilité des agents d'application des lois sur le transport (**AALT**) du MTO sur les routes, envisager d'ouvrir des postes d'inspection des camions, au besoin, et assurer la mobilisation entre les AALT du MTO et les forces de l'ordre.

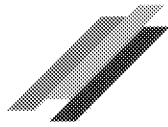
M. Freeman a indiqué que le MTO a pris conscience que les manifestations se transformaient en une situation plus grave la première semaine de février 2022, après l'arrivée à Ottawa d'un très grand groupe de manifestants durant la fin de semaine du 29 janvier 2022, séjour qui s'est prolongé durant la semaine suivante.

M. Freeman, dans son rôle de SMA, a seulement commencé à s'occuper de ce dossier, d'un point de vue stratégique, le 4 février 2022. C'est la date à laquelle Transports Canada (**TC**) a communiqué avec le MTO et d'autres administrations pour entreprendre des discussions sur les outils provinciaux en vigueur pour mettre fin à la situation à Ottawa et ailleurs au pays.

M. Freeman savait que le ministère du Solliciteur général (**SOLGEN**) était le ministère responsable de la réponse de l'Ontario aux manifestations et aux barrages, tandis que la Police provinciale de l'Ontario (**PPO**) devait coordonner la réponse des services de police provinciaux aux manifestations et aux blocages par l'entremise d'un centre de commandement des interventions, dans la mesure où les manifestations étaient considérées comme une opération policière contre le désordre civil et que la sécurité publique constituait une préoccupation. À la demande de la PPO, les AALT du MTO devaient fournir soutien, aide et expertise en la matière². Au cours de cette période, le MTO a travaillé en étroite collaboration avec le SOLGEN. Les principales personnes-ressources de M. Freeman étaient Debbie Conrad et Sarah Caldwell, toutes les deux relevant de la Division des politiques stratégiques, de la recherche et de l'innovation du SOLGEN, ainsi que Richard Stubbings, SMA de la Division de la sécurité publique du SOLGEN.

¹ ONT00005150

² ONT00000284



Mobilisation avec d'autres ordres de gouvernement

M Freeman a collaboré avec les représentants fédéraux à la coordination et à l'élaboration d'une politique sur les transports. Le Comité de soutien de la politique et de la planification (**CSPP**) était son principal point de contact à Transports Canada. Il s'agissait d'un comité regroupant des représentants de Transports Canada et de ministères des Transports provinciaux qui se réunissaient régulièrement pour discuter d'enjeux liés aux politiques de transport. Même si le CSPP n'avait pas de réunions prévues officiellement pendant la période en cause, ses membres ont organisé des réunions spéciales, mais informelles, en raison des activités de protestation. Ces réunions visaient à principalement communiquer de l'information et à préparer des réponses stratégiques possibles. M. Freeman n'a pas participé à toutes les réunions du CSPP pendant cette période.

Comme il est indiqué ci-dessus, la première réunion a eu lieu le 4 février 2022³. Un représentant du MTO y assistait, mais M. Freeman n'y a pas assisté personnellement. Transports Canada était à l'origine de cette téléconférence visant à recueillir de l'information auprès de toutes les autres administrations. La téléconférence regroupait des membres du CSPP ainsi que du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (**CCATM**). Transports Canada a indiqué qu'il avait observé que les manifestants s'enracinaient peu à peu.

Avec cette téléconférence, TC voulait comprendre quelles mesures d'atténuation provinciales et territoriales étaient prises par chaque administration pour mettre fin aux manifestations (p. ex. points d'inaptitude, amendes, points de notation quant à la sécurité des véhicules commerciaux, etc.)⁴. TC souhaitait comprendre ce qui se passait dans chaque administration et recueillir de l'information sur les mesures qui pouvaient être prises par les autorités provinciales.

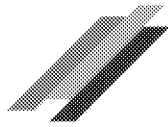
Plus tard dans la même journée, Transports Canada a organisé une autre téléconférence avec un sous-groupe des participants à la téléconférence du 4 février. Cette téléconférence s'est déroulée le 5 février 2022⁵. M. Freeman a participé à la téléconférence du 5 février.

Durant la téléconférence du 5 février, Transport Canada a soulevé des questions détaillées sur l'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (**UVU**) en Ontario. Le Ministère voulait savoir si l'Ontario a des lois qui protègent les infrastructures et les

³ ONT00000080

⁴ ONT00000080

⁵ ONT00002759



services contre les occupations et les perturbations, et si l'Ontario avait adopté des mesures incitatives et punitives dans le cas des entreprises de remorquage pour les encourager à participer au retrait des blogages de camions, au besoin. M. Freeman a demandé à Sean Doussept, greffier adjoint de véhicules motorisés, de communiquer avec Transports Canada concernant l'immatriculation d'UVU et de répondre à leurs questions, à savoir comment les condamnations aux termes du Code de la route pouvaient être inscrites dans le dossier d'un transporteur concernant l'immatriculation d'UVU⁶. Le dossier d'un transporteur est le dossier de l'utilisateur dans le système d'immatriculation d'UVU et inclut la performance de sécurité de l'utilisateur, ses données opérationnelles, des renseignements détaillés sur toutes les collisions, condamnations et inspections de ses véhicules, ainsi que toute historique d'intervention. M. Freeman ne sait pas quelles accusations ont par la suite été déposées par la police relativement aux manifestations, ni les renseignements concernant les accusations, car les décisions relatives au dépôt d'accusations relèvent entièrement du mandat des services de police.

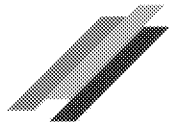
M. Freeman est au fait qu'une téléconférence trilatérale a été tenue entre des représentants de la Ville d'Ottawa ainsi que des gouvernements fédéral et provincial le 6 février 2022. La sous-ministre LeBlanc a assisté à cette téléconférence. Le bureau de la SM a remis à M. Freeman un résumé de la rencontre⁷. Dans l'attente de cette téléconférence, la SM LeBlanc a demandé à M. Freeman et à M. Doidge s'ils disposaient de renseignements supplémentaires sur ce qui pourrait être fait pour encourager les entreprises de remorquage ou faciliter le remorquage. M. Freeman a indiqué que bien que le MTO ait signé des ententes avec certaines entreprises de remorquage dans le cadre du programme pilote de zones de remorquage restreintes, ces routes se trouvent dans la région du Grand Toronto (RGT) et les contrats ne portent que sur ces services. Le MTO dispose toutefois d'information sur le remorquage lourd relative à des entreprises de remorquage sous contrat utilisées pour les postes d'inspection des camions. La Ville d'Ottawa peut compter sur ses propres camions de remorquage et la police d'Ottawa a ses propres contrats de remorquage, qui peuvent être utilisés.

Dans l'attente de cette téléconférence trilatérale, le SOLGEN a également demandé au MTO si des dispositions du Code de la route rendraient illégal le fait de bloquer une route⁸. M. Freeman croit comprendre que le Code de la route ne crée pas une telle infraction :

⁶ ONT00000325

⁷ ONT00003842

⁸ ONT00000370



Le paragraphe 170(12) du Code de la route interdit de se stationner ou d'immobiliser un véhicule de façon à gêner la circulation. Il ne s'applique toutefois pas lorsqu'un règlement municipal semblable est en vigueur (voir le paragraphe 170(13));

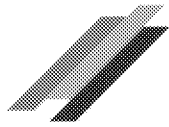
L'article 132 interdit de conduire à une vitesse anormalement réduite au point de bloquer le trafic;

L'article 134.1 ne crée pas d'infraction, mais autorise l'agent de police à diriger le retrait et l'entreposage de véhicules ou de débris bloquant le trafic;

L'article 31 de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* interdit les obstacles de route, mais est limité aux routes principales.

Durant la téléconférence du 6 février, en réponse aux questions sur le recours à des sanctions en matière de délivrance de permis en tant qu'outil d'application de la loi, la SM LeBlanc a indiqué que les points d'inaptitude sont une « stratégie à long terme » qui n'aiderait pas à court terme. M. Freeman a expliqué que le traitement des manifestations n'est pas l'objectif du Code de la route ou de ses outils d'immatriculation connexes, car les accusations doivent tout d'abord passer par le processus judiciaire. Ces processus n'ont pas lieu rapidement et ne seraient probablement pas une approche efficace de solutions « à court terme ». Plus particulièrement, les stratégies d'application de la loi associées au travail d'immatriculation d'UVU fonctionnent selon un modèle d'indexation, associé à des utilisateurs qui accumulent des points sur une période de temps qui peut éventuellement mener à une suspension de l'immatriculation d'UVU. Le MTO était d'avis que ces pouvoirs auraient peu de chances d'être efficaces à court terme s'ils étaient déployés à des fins de sécurité publique durant une manifestation, mais la police disposait de ces outils si elle déterminait qu'ils étaient appropriés.

Durant la même téléconférence, la SM LeBlanc a noté que le fait que de nombreux véhicules utilisés dans le cadre des manifestations provenaient de l'extérieur de l'Ontario ajoutait une autre couche de complexité. M. Freeman a expliqué que tous les propriétaires de véhicules commerciaux au Canada sont tenus de les immatriculer en tant que transporteurs en vertu du code canadien de sécurité (**CCS**) fédéral-provincial. Le CCS comprend des normes de rendement minimales associées à l'exploitation sécuritaire des véhicules commerciaux qui ont été adoptées par toutes les administrations du Canada. Les transporteurs de l'extérieur du territoire de compétence n'auraient pas l'immatriculation d'UVU de l'Ontario, mais ils auraient la certification SNC de leur administration d'origine. Même si le MTO peut inspecter et porter des accusations dans le cas d'un véhicule commercial d'une autre province, il ne peut suspendre la certification SNC de ce transporteur et n'a aucun contrôle sur le système de points pour les véhicules commerciaux d'une autre province, son système de points d'inaptitude pour l'octroi des permis de conduire ou toute autre sanction en matière de délivrance de permis.



En définitive, toutefois, le MTO a envoyé 53 lettres d'avertissement relatives à l'immatriculation d'UVU le ou vers le 18 février 2022⁹. Cela s'est fait à la demande des forces de l'ordre et après l'entrée en vigueur des nouveaux pouvoirs conférés par le décret d'urgence. Ces lettres d'avertissement comprenaient a) un décret du registraire en vertu duquel les propriétaires et les utilisateurs de véhicules doivent immédiatement déplacer tout véhicule utilisé relativement à une infraction du décret d'urgence (Règlement de l'Ontario 71/22) et b) un avertissement voulant que le défaut de le respecter se traduirait par la suspension ou l'annulation de l'immatriculation d'UVU et du permis de conduire conformément au décret d'urgence¹⁰. Dans la mesure où les lettres d'avertissement étaient fondées sur le décret d'urgence, elles ne pouvaient être envoyées sans le décret.

Le 8 février 2022, M. Freeman a assisté à une autre réunion du CSPP avec Transports Canada, qui visait principalement à permettre à la Police d'Ottawa de faire le point sur la situation¹¹. C'est à l'occasion de cette réunion, ou de la réunion suivante, que Transports Canada a soulevé l'idée d'une « stratégie d'application de la loi » coordonnée. M. Freeman a compris que la stratégie visait à clairement communiquer aux manifestants qu'ils pourraient faire l'objet de certaines mesures. Il a également compris que Transports Canada était d'avis que cela aurait un effet dissuasif, amenant certains manifestants à quitter les lieux. Le MTO a réaffirmé que le SOLGEN, et ultimement la PPO, assurait la responsabilité à l'échelle provinciale des enjeux touchant l'application de la loi et que toute stratégie d'application de la loi devrait lui être présentée. Le MTO a également soulevé, sur le plan pratique (comme il est expliqué précédemment), que les sanctions touchant l'immatriculation d'UVU sont conçues pour fonctionner à long terme, compte tenu de leur nature progressive et des exigences d'application régulière de la loi.

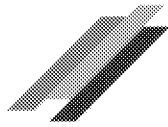
Plus tard dans la journée, la SM LeBlanc a envoyé une lettre à Michael Keenan, SM à Transport Canada¹². À ce moment-là, de nombreuses discussions ont été tenues entre le MTO et Transports Canada à divers niveaux. La lettre visait à expliquer clairement à Transports Canada les pouvoirs dont disposait le MTO à ce moment pour faire face aux conducteurs et aux utilisateurs de véhicules commerciaux et le fait que le MTO offrirait son soutien et son aide à la demande du SOLGEN et de la PPO. Elle ne visait pas à entraver les efforts du gouvernement fédéral, mais plutôt à exposer les limites du Code de la route et de l'immatriculation d'UVU pour mettre fin aux manifestations des camionneurs et aux blocages. De plus, le MTO voulait clairement indiquer à Transports

⁹ ONT00000453 et ONT00000241

¹⁰ ONT00000976

¹¹ ONT00000095

¹² ONT00000156



Canada qu'il n'agirait pas unilatéralement, mais plutôt sous la direction du SOLGEN/de la PPO. L'éventail actuel d'infractions et l'utilisation des pouvoirs que lui confère le Code de la route ont continué d'être mis à la disposition des forces de loi pour mettre fin à toute activité illégale ou dangereuse, mais la décision de faire appel à ce pouvoir était une décision opérationnelle pour les forces de l'ordre. Le MTO voulait également souligner que l'objectif de réglementation des pouvoirs conférés dans le Code de la route était de réglementer les conducteurs et les véhicules en misant sur la sécurité routière, et non pas de répondre à une situation de désordre civil.

M. Freeman a expliqué que cette lettre décrivait d'une façon juste et précise les pouvoirs disponibles en vertu de la législation en vigueur à ce moment. D'autres pouvoirs, élaborés par le SOLGEN en consultation avec le MTO, ont par la suite été adoptés par le biais du décret d'urgence provincial.

Selon ce que savait M. Freeman, ni le SOLGEN ni la PPO n'ont demandé au MTO de prendre des mesures en dehors de ce qui aurait été considéré son intervention normale durant la période des manifestations.

M. Freeman n'a pas eu de contact avec les municipalités et n'est pas au courant de communications bilatérales entre le MTO et des représentants de la Ville d'Ottawa. Il croyait comprendre que les municipalités travaillaient principalement avec le SOLGEN ou directement avec la PPO. Selon ce que savait M. Freeman, le MTO n'a pas eu de discussions avec des fonctionnaires fédéraux sur des questions de compétence (p. ex. la compétence en matière de services de police au pont Ambassador).

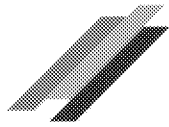
Déclaration de l'état d'urgence par la province

Le 11 février 2022, le premier ministre Doug Ford a déclaré l'état d'urgence dans la province de l'Ontario. Le 12 février, le Cabinet de l'Ontario a confirmé l'état d'urgence et a délivré un décret d'urgence.

Avant la déclaration, le SOLGEN a demandé au MTO de réfléchir aux pouvoirs qui pourraient figurer dans les décrets d'urgence. Le MTO a présenté à la ministre Mulroney des options et la façon dont elles pourraient être mises en œuvre si elles étaient adoptées.

Le 8 février 2022, la ministre Mulroney s'est entretenue avec le ministre des Transports, Omar Alghabra. Dans les notes prises par le chef de cabinet de la ministre Mulroney, on retrouve un commentaire manuscrit selon lequel il était nécessaire de déclarer l'état d'urgence¹³. M. Freeman n'a aucune information sur cette téléconférence. Il n'est toutefois pas d'avis que la note signifie que les participants à la téléconférence étaient d'accord ou concluaient qu'une déclaration de l'état d'urgence était nécessaire. Il est

¹³ ONT00003791



plutôt d'avis que la note est une référence au fait que des pouvoirs en cas d'urgence et de lourdes amendes pourraient être adoptés seulement après une déclaration de l'état d'urgence. Cela correspond aux renseignements auxquels avait accès le MTO à ce moment-là.

Au bout du compte, c'est le Cabinet qui a décidé du contenu des décrets d'urgence. Un des pouvoirs conférés au MTO en vertu du décret d'urgence touchait l'immatriculation et accordait au registraire des véhicules automobiles le pouvoir de suspendre ou d'annuler les permis de conduire, les permis pour véhicules et l'immatriculation d'UVU dans le cas des personnes contrevenant au décret d'urgence en bloquant des infrastructures essentielles ou des routes.

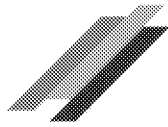
M. Freeman est d'avis que le registraire ne pouvait suspendre ou annuler les permis de conduire, les permis pour véhicules et l'immatriculation d'UVU pour répondre au désordre civil créé par les manifestations des camionneurs et les blocages tant que le décret d'urgence n'avait pas été adopté, celui-ci accordant l'autorité additionnelle en matière de délivrance des permis et permettant au registraire d'appliquer des sanctions immédiates.

Avant la prise du décret d'urgence, les forces de l'ordre auraient pu exercer les pouvoirs actuels quant à l'application de la loi prévus dans le Code de la route, qu'elles connaissaient, comme elles l'entendaient.

M. Freeman a reconnu que les pouvoirs de suspension supplémentaires accordés au registraire auraient pu être disponibles quelques jours plus tôt si l'état d'urgence avait été déclaré avant le 11 février, mais il ne pouvait pas spéculer sur la façon dont les événements auraient pu se dérouler différemment, compte tenu de la rapidité avec laquelle les événements se sont déroulés et la vitesse à laquelle le gouvernement provincial a agi.

Autres mesures d'aide fournies par le MTO

M. Freeman est conscient que des AALT du MTO ont été libérés afin de travailler pour la structure de commandement des interventions de la PPO responsable de l'intervention en cas de manifestation et ainsi apporter leur aide et leur expertise en la matière, selon les besoins à l'échelle de la province. Toutes les demandes visant à obtenir l'aide d'AALT ont été présentées par l'intermédiaire de la structure de commandement des interventions de la PPO, et des AALT ont été déployés dans les zones de manifestation selon les besoins. Les AALT du MTO sont habilités à faire respecter le Code de la route, tout comme les agents de police municipaux et provinciaux. Malgré le fait qu'il n'est pas en mesure de fournir des détails sur la façon dont les AALT ont spécialement été utilisés pour répondre aux manifestations, M. Freeman peut généralement indiquer que les AALT du MTO peuvent aider les forces de l'ordre à fermer et à bloquer des routes, et leur offrir une expertise en la matière dans le cas des inspections de véhicules commerciaux et le transport de marchandises dangereuses. Ils peuvent également aider les forces de l'ordre avec la collecte de



renseignements lorsqu'ils effectuent des patrouilles en agissant à titre de témoins. On a toutefois demandé aux AALT de ne pas participer à des activités d'application de la loi dans le cas de personnes ou de véhicules engagés au convoi de la liberté ou à des activités de protestation connexes, car elles peuvent compromettre la sécurité des agents, favoriser d'autres activités de protestation et peuvent contrecarrer les communications en cours avec les organisateurs de la manifestation. On leur avait demandé d'appuyer les opérations policières et d'aviser immédiatement la PPO de tout danger ou préoccupation imminent concernant un véhicule utilisé dans le cadre des activités de protestation¹⁴.

M. Freeman sait que durant la fin de semaine du 4 février 2022, la PPO a demandé à d'autres AALT du MTO d'offrir du soutien au besoin si le convoi des camions se dirigeant vers Queen's Park bloquait ou essayait de bloquer des routes et d'assurer une présence visible en matière d'application de la loi¹⁵.

On retrouve environ 150 AALT du MTO un peu partout dans la province. M. Freeman présume que c'est à quoi faisait référence la SM LeBlanc lorsqu'elle a dit, lors de la téléconférence trilatérale du 6 février 2022, que les ressources d'application de la loi sont limitées, comme il a été mentionné précédemment. À sa connaissance, il n'y a pas eu de situation où on a demandé au MTO d'offrir son aide à la PPO, mais qu'il a été impossible de le faire en raison du manque de ressources.

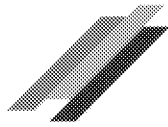
M. Freeman confirme que la PPO a présenté une demande au MTO pour faciliter l'identification de fournisseurs de dépanneuse lourde¹⁶. Le MTO ne possède pas de dépanneuses lourdes et travaille avec des entrepreneurs, au besoin. Le MTO a aidé les forces de l'ordre en communiquant avec des entrepreneurs d'un peu partout dans la province pour s'informer de la disponibilité de dépanneuses lourdes. Il a été confronté à des difficultés semblables à celles des services de police et des municipalités pour trouver des entreprises de remorquage disposées à offrir de l'aide compte tenu des risques pour la sécurité de leur personnel et leur équipement en lien avec les menaces proférées par certains des manifestants. Au bout du compte, M. Freeman comprend que le MTO a obtenu certains camions de remorquage lourds pour Ottawa et jusqu'à 10 camions de remorquage lourds pour Windsor, et qu'il a par la suite fourni ces renseignements à la PPO¹⁷. Il n'est pas certain du nombre de camions fournis par le MTO qui ont en fait été utilisés dans ces villes. Le MTO a également aidé la PPO à

¹⁴ ONT00000461

¹⁵ ONT00000455

¹⁶ ONT00000438

¹⁷ ONT00000438



trouver un entrepreneur pour installer des barrières en béton à Windsor, sous la direction de la PPO.